SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 40 minutos)

- La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social pasa a considerar el proyecto de ley sobre Mozos de Cordel, registro en la actividad fluvial de pasajeros, Carpeta N° 559/2006, Distribuido N° 1039/2006.

SEÑOR VAILLANT.- Como los señores Senadores saben, la Cámara de Representantes aprobó, hace un tiempo atrás, un proyecto de ley para regularizar la situación de los denominados Mozos de Cordel que trabajan fundamentalmente en los Puertos de Colonia y Montevideo y están afectados al transporte que realizan los buques de pasajeros entre Montevideo y Buenos Aires. Este proyecto de ley, que fue aprobado por unanimidad en la Cámara de Representantes, no contó con el apoyo del Senado, por lo que fue enviado a esta Comisión a los efectos de realizarle las modificaciones que entendiéramos convenientes. Nuestra Bancada ha considerado que había que resolver el problema existente desde hace muchos años atrás, pero mediante una solución legal distinta a la que planteaba el proyecto de ley enviado por la Cámara de Representantes. Esa solución legal reconocía la existencia de los Mozos de Cordel -personal que presta funciones de maletería fundamentalmente en los puertos que mencioné- y establecía un impuesto del 2% a los pasajes que emiten las empresas de transporte de pasajeros, una parte del cual tenía como destino la Prefectura Nacional Naval y otra, los Mozos de Cordel. Estos porcentajes estaban establecidos en la propia ley. Nosotros consideramos que este mecanismo no era el correcto, por las siguientes razones. En primer lugar, no nos parecía adecuado que un impuesto sobre los pasajes tuviera un destino directo a personas con nombre y apellido y, en segundo término, que un servicio -en este caso de maleteros, pero podría ser otro distinto- fuera remunerado por la vía directa del impuesto sin que ni siquiera existieran mecanismos de contralor en cuanto al cumplimiento correcto o incorrecto de la función.

Esos elementos -entre otros- fueron los que nos decidieron a intentar elaborar un proyecto de ley distinto, que es el que estamos presentando en este momento a los señores Senadores. Quiero aclarar que respecto a la redacción de esta iniciativa fue consultado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas -que es el organismo del Poder Ejecutivo vinculado al tema- la Administración Nacional de Puertos y los propios Mozos de Cordel y también fue informada a la empresa. En nuestro caso, también hicimos las consultas a los señores Representantes de nuestra Bancada que habían apoyado la iniciativa en la otra Cámara, de manera que hemos arribado a un punto final de coincidencias. Considero importante señalar que esta propuesta alternativa que estamos haciendo además de contar con los votos de nuestra Bancada en el Senado cuenta con los de la Cámara de Representantes. Tomamos esa precaución para que no sucediera lo mismo que con el proyecto de ley que se aprobó en la otra Cámara y que no contó con apoyo en el Senado. Esto garantizaría que, al menos en lo que respecta a nuestra Bancada, el proyecto de ley pueda ser aprobado en la Cámara de Representantes.

Repito que tiene el visto bueno de la Administración Nacional de Puertos, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, también -luego de una reunión que realizamos hace un par de días- de la Unión de Mozos de Cordel. Como se recordará, cuando asistieron a la Comisión ya habían adelantado que no venían a reclamar que sancionáramos el mismo proyecto de ley aprobado en la Cámara de Representantes, sino a solicitar que encontráramos una solución alternativa.

Informados de esta propuesta alternativa -que es totalmente distinta- creemos tener, pues, los consensos suficientes. Ahora bien, en lo que tiene que ver con la empresa, no tengo dudas de que preferiría no tener que pagar ningún impuesto, razón por la cual no puede decir que esté de acuerdo.

La propuesta que había venido de la Cámara de Representantes contenía un artículo 1º por el cual se creaba el impuesto. En el texto presentado por nosotros -luego voy a hacer una referencia a algunas modificaciones que sugiere la Administración Nacional de Puertos- mantenemos casi igual la propuesta venida de la otra Cámara.

Luego, en el artículo 2º, se establece que los recursos generados por ese gravamen serán destinados en su totalidad a la Administración Nacional de Puertos la que, a su vez, se obliga a brindar

a las empresas los servicios de seguridad y vigilancia -que ya los presta la Prefectura Nacional Naval- y el de Mozos de Cordel.

El artículo 3º, dispone que, a los efectos de brindar los servicios mencionados, la Administración Nacional de Puertos podrá contratar con empresas privadas o instituciones públicas para cada uno de los mismos, para varios o para todos, mediante los mecanismos previstos en el TOCAF.

Por su parte, el artículo 4º, plantea una excepción para el futuro inmediato y es que a partir de la entrada en vigencia de esta ley y hasta por los dos años siguientes, las tareas correspondientes a los Mozos de Cordel serán contratadas por la ANP con las empresas o cooperativas que constituyan las personas que actualmente integran las respectivas Uniones de Mozos de Cordel y de acuerdo a las normas y reglamentaciones que la ANP disponga. En otras palabras, esta disposición faculta a la Administración Nacional de Puertos a que, en la primera etapa, pueda contratar directamente a los funcionarios que hoy están cumpliendo esas tareas, pero no a través de contratos personales, sino de contratos de servicio con una empresa privada o con una cooperativa.

En virtud de que estamos autorizando una contratación especial, en el artículo 5º también se establece el monto. En la propuesta que tienen los señores Senadores se dice que el monto será el equivalente a 9 BPC. Debo aclarar que esta no es la redacción final, sino que intentamos determinar una cifra, que luego incluiríamos en el artículo. El texto del artículo dice: "El valor mensual de los contratos previstos en el artículo anterior será el equivalente a 9 BPC (aprox. $ 12.600) multiplicados por la cantidad de integrantes que actualmente serán registrados en las respectivas Uniones de Mozos de Cordel". Por supuesto, la cifra es arbitraria, en cambio, no lo es la cantidad de Mozos de Cordel que existen en los registros, pues tenemos documentación al respecto. Habrá que determinar, entonces, exactamente cuál será la cifra; el monto que finalmente aprobemos en el proyecto de ley se multiplicará por la cantidad de Mozos de Cordel que actuarían en cada uno de los dos puertos y de allí surgiría la cifra definitiva. Por lo tanto, esto no representa un pago a las personas, sino a las empresas o cooperativas por el monto total y global. La distribución de ese monto no lo tenemos que establecer nosotros, sino que corresponderá a las empresas o cooperativas que lo reciben.

Finalmente, el artículo 6º, dice que a partir del vencimiento de los contratos previstos en el artículo 4º, en caso de ser necesario, los nuevos contratos se realizarán de acuerdo a lo previsto en el artículo 3º -o sea, mediante los mecanismos establecidos en el TOCAF- y las empresas o cooperativas integradas por las respectivas Uniones de Mozos de Cordel que estuvieren en ese momento prestando los servicios -es decir, aquellas que continuaran trabajando dentro de los dos años- tendrán a su favor, en la siguiente convocatoria a licitación, un premio de un 10%. Por supuesto que esto no está establecido en forma preceptiva; no me refiero al 10%, sino a la eventualidad de que, dentro de dos años, la Administración Nacional de Puertos considere que es necesario continuar con la tarea de mozo de cordel y tenga que contratar mediante la modalidad de licitación prevista en el TOCAF. De todos modos, en ese caso, las Uniones de Mozos de Cordel tendrán una ventaja del 10% sobre el precio.

En concreto, este es el contenido del proyecto.

Quiero informar que de las consultas realizadas -particularmente con el Poder Ejecutivo- surge una modificación en el artículo 1º, que la acabo de recibir y que me parece es correcta. Lo que se está proponiendo en esta disposición es que en lugar de crearse un gravamen del 2%, -creo que está bien- se establece una tarifa que gravará al transporte marítimo y fluvial de pasajeros con una alícuota de hasta el 2%.

SEÑOR ALFIE.- Es una tasa, señor Senador. A mi juicio, la redacción original es correcta.

SEÑOR VAILLANT.- Si me permiten los señores Senadores, voy a tratar de explicar esto. La respuesta que me dieron los organismos recaudatorios fue la siguiente. En la medida en que se trata de un importe que pagan los pasajeros, pero que es la contraparte de un servicio que se brinda, porque tiene ese destino…

SEÑOR ALFIE.- Entonces, es una tasa; no es una tarifa, señor Senador.

SEÑORA DALMAS.- Es una tasa.

SEÑOR VAILLANT.- Con toda franqueza, debo decir que también tengo la duda y por esa razón traje los dos textos. El documento que los señores Senadores llaman primer borrador es el que he presentado y el que en su parte superior dice "Mozos de Cordel" es el que envió la Administración Nacional de Puertos. Creí, entonces, que tenía la obligación de presentar la modificación que sugirió el organismo porque, en definitiva, será el encargado de destinar los recursos.

Nuestra intención es aprobar este proyecto lo más rápido que se pueda, pero naturalmente que si hay que postergarlo, lo haremos. Digo esto, porque la Cámara de Senadores detuvo su aprobación; en realidad, lo recibió y lo votamos sólo por seis meses a fin de encontrar una solución, pero no hallamos ninguna alternativa. Luego, la Cámara de Representantes volvió a aprobar un proyecto similar y la Cámara de Senadores no sólo no lo votó por seis meses, sino que detuvo su tratamiento. Entonces, nos comprometimos a buscar una alternativa y ahora la estamos presentando.

SEÑORA DALMAS.- En términos generales, este proyecto de ley constituye un gran avance con respecto a la realidad que constatábamos anteriormente; no en vano la Cámara de Senadores detuvo el tratamiento del proyecto inicial. A mi juicio, se trata de una relación laboral y de una estructura absolutamente anacrónica. Al mismo tiempo, tenemos una realidad y es que hay un número importante de trabajadores cuya actividad laboral está en este campo y no tienen ninguna alternativa inmediata.

Por estas razones, creo que la solución encontrada es de transición, adecuada a la realidad que tenemos hoy -aunque no es la ideal- mantiene los puestos de trabajo de estos funcionarios y los introduce en una experiencia de trabajo que cada vez se hace más común en Uruguay, como es el emprendimiento propio, sin esperar la instalación de empresas que brinden puestos de trabajo.

Por otro lado, también está la posibilidad de que esto quede acotado en el tiempo, es decir que la situación de los trabajadores tenga un apadrinamiento, por llamarlo de algún modo. Seguramente, si ellos hacen una experiencia creativa y exitosa, van a estar en condiciones de seguir trabajando y de presentarse a licitaciones futuras de esta u otra actividad, porque la experiencia de trabajo cooperativa puede generar nuevas situaciones que hoy no podemos visualizar.

No estamos expulsando a nadie del mercado de trabajo y a la vez estamos brindando una salida. Tengo un matiz con respecto a lo que decía el señor Senador Vaillant, en lo que seguramente la empresa no estará de acuerdo. Lo comparto en parte, porque el Gerente General de la empresa me pidió una entrevista en el marco del tratamiento del proyecto de ley y así me lo manifestó. Además de no estar de acuerdo con retener la tasa, también me aclaró que la empresa, prioritariamente, no quería brindar el servicio a sus pasajeros a través de esta organización de los mozos de cordel. No es menor que en la nueva propuesta lo soliciten a la Administración Nacional de Puertos con sus mozos de cordel si así lo desean, pero no es obligatorio. Es más, tengo entendido que la empresa BUQUEBUS tiene ahora su propio servicio y lo prefiere así. Me parece que está en todo su derecho a hacerlo. Digamos que, de alguna manera -es decir, no totalmente- hemos tratado de contemplar los intereses de todos, en la medida en que nos ha sido posible, porque entendemos que ninguna solución puede colmar las expectativas de todos.

En cuanto a las modificaciones propuestas por la Administración Nacional de Puertos, quiero señalar que sobre el tema de la tarifa tiendo a pensar como el señor Senador Alfie en el sentido de que es una tasa y no una tarifa. En general, las tarifas no son alícuotas, porque son producto de fórmulas y parámetros diferentes.

SEÑOR ALFIE.- La tarifa es un valor.

SEÑOR RÍOS.- Y debe tener relación con el servicio prestado.

SEÑOR ALFIE.- Eso es en el caso de una tasa.

SEÑORA DALMAS.- La tarifa es otra cosa. Por ese motivo tiendo a pensar que se trata de una tasa, ya que es una alícuota cuyo valor es el 2% del pasaje común.

En cuanto a lo demás, creo que se apunta a la mejor redacción del proyecto de ley, incluido el artículo 5º que viene a determinar una fecha a mi juicio correcta. Téngase presente que, hasta ahora, en el espíritu de los Legisladores ha estado la búsqueda de solucionar la continuidad laboral del conjunto de la Unión de Mozos de Cordel con su integración al finalizar la cobertura de la ley anterior. Entonces, me parece que si hubiera nuevas incorporaciones -en el proyecto de ley en ningún momento se dice que no las pueda haber- de alguna manera van a tener que repartir el monto de lo que ya está estipulado que cobren. Por lo tanto, considero muy oportuno fijar la fecha del 31 de diciembre de 2005.

Con respecto a las otras modificaciones, de una primera lectura diría que vienen a mejorar en buena medida la claridad jurídica del proyecto de ley. De modo que, aun incluyendo estas modificaciones, estaría de acuerdo con votarlo en su totalidad, salvo lo relativo a la tasa.

SEÑOR VAILLANT.- De lo expresado por la señora Senadora Dalmás se desprende que estaría de acuerdo con que se mantuviera la redacción original del artículo 1º.

SEÑOR ALFIE.- No, señor Senador, porque ella se refiere a la creación de una tasa que gravará al transporte marítimo.

SEÑORA DALMAS.- Planteo que se emplee el término "tasa" en lugar del vocablo "tarifa". Incluso, en honor a la verdad, la tasa del impuesto es un término que no entiendo qué significa.

SEÑOR ALFIE.- La tasa es la alícuota.

SEÑORA DALMAS.- Quiero decir que, salvo el término "tarifa", me parece mucho más clara la redacción del artículo 1º propuesto por la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR VAILLANT.- De acuerdo con lo que acaba de señalar la señora Senadora, el artículo 1º expresaría: "Créase una tasa que gravará el transporte marítimo" y luego continuaría tal como está.

SEÑORA DALMAS.- Así es, señor Senador.

SEÑOR ALFIE.- En primer lugar, me parece que en la ley tiene que estar contemplado el plazo, aunque sea máximo -porque después el mismo será determinado por la reglamentación- para verter los recursos. Pienso que esto debe estar establecido, porque puede ocurrir que transcurran dos años y los recursos no fueron vertidos.

SEÑOR VAILLANT.- Eso no va a pasar.

SEÑOR ALFIE.- En este mismo artículo 1º propuesto por la Administración Nacional de Puertos se dice: "Estarán obligados al pago de la tarifa los pasajeros", etcétera. A mi juicio, la redacción presentada por el señor Senador Vaillant es mejor, pues establece: "Son sujetos pasivos de esta tasa los pasajeros" o "Los sujetos pasivos de esta tasa son los pasajeros y serán agentes de retención las empresas de transporte fluvial que operen en los puertos de que se trate".

A continuación de ello, propondría que el artículo 2º expresase: "Los agentes de retención" -o las empresas que oficien de agentes de retención- "deberán verter a la Administración Portuaria en un plazo máximo" -que luego se fijará por parte de la reglamentación- "los recursos obtenidos o recaudados".

SEÑORA DALMAS.- ¿Por qué no se puede incluir esa aclaración en el propio artículo 2º que vino propuesto por la Administración Nacional de Puertos?

SEÑOR ALFIE.- Podría ser. En ese caso, el artículo 2º podría decir: “La recaudación de esta tasa deberá ser vertida a la Autoridad Portuaria en un plazo máximo de quince días”. Propongo este plazo, porque creo que no tiene ningún sentido una retención por un tiempo mayor.

(Dialogados)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)